ÉCOLE NATIONALE VÉTÉRINAIRE DE TOULOUSE

ANNÉE 1948 — N° 12

Du transport des animaux par la Société Nationale des Chemins de Fer : Modalités et responsabilité

THÈSE

pour le

DOCTORAT-VÉTÉRINAIRE

(*Diplôme d'Etat*)

présentée et soutenue publiquement en Janvier 1948

devant la

Faculté Mixte de Médecine et de Pharmacie de Toulouse

PAR

Ivan BRAZELI

Né le 3 août 1922 à Oran (Algérie)

JURY
- *Président* M. DELAS, Professeur à la Faculté de Médecine.
- *Assesseurs* M. DARRASPEN, Professeur à l'Ecole Vétérinaire.
- *Assesseurs* M. LASSERRE, Professeur à l'Ecole Vétérinaire.

ORAN

IMPRIMERIE HEINTZ FRÈRES

Boulevard Dr Molle, 17

1948

Du transport des animaux par la S.N.C.F. : Modalités et responsabilité

ÉCOLE NATIONALE VÉTÉRINAIRE DE TOULOUSE

ANNÉE 1948 — N° 12

Du transport des animaux par la Société Nationale des Chemins de Fer : Modalités et responsabilité

THÈSE

pour le

DOCTORAT-VÉTÉRINAIRE

(Diplôme d'Etat)

présentée et soutenue publiquement en Janvier 1948

devant la

Faculté Mixte de Médecine et de Pharmacie de Toulouse

PAR

Ivan BRAZELI

Né le 3 août 1922 à Oran (Algérie)

JURY
- *Président* M. DELAS, Professeur à la Faculté de Médecine.
- *Assesseurs* M. DARRASPEN, Professeur à l'Ecole Vétérinaire.
- *Assesseurs* M. LASSERRE, Professeur à l'Ecole Vétérinaire.

ORAN
IMPRIMERIE HEINTZ FRÈRES
Boulevard Dr Molle, 17

1948

MINISTERE DE L'AGRICULTURE

ECOLE NATIONALE VETERINAIRE DE TOULOUSE

PERSONNEL ENSEIGNANT

Directeurs honoraires	MM.	CUILLE. MARTIN.
Professeur honoraire		LECLAINCHE.
Directeur		PONS.

PROFESSEURS

Chimie et Pharmacie	N...
Anatomie	FLORENTIN.
Physiologie	N...
Anatomie Pathologique - Inspection des viandes	LOMBARD.
Parasitologie	BRIZARD.
Médecine	DARRASPEN.
Chirurgie	LASSERRE.
Pathologie du bétail	BERTHELON.
Maladies Microbiennes	N...
Zootechnie	PONS.

AGREGES

Anatomie	BENOIT.
Médecine	FLORIO.
Zootechnie	LADRAT.
Chirurgie	PUGET.

CHEFS DE TRAVAUX

Chimie et Pharmacie	GODFRAIN.
Pathologie du Bétail	TOURNUT.

ASSISTANTS

Médecine	JUTEAU.
Parasitologie	CHEYROUX.

COURS COMPLEMENTAIRES

Piiciculture et maladies des poissons	SECONDAT.

La Faculté et l'Ecole déclarent n'être pas responsables des opinions émises par les candidats (Délibération de la Faculté en date du 10 mai 1891 et du Conseil de l'Ecole en date du 13 juin 1924).

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

A MON PERE ET A MA MERE

Bien faible témoignage de mon affection
et de ma grande reconnaissance.

A MA TANTE, Adèle SALAS

A TOUS LES MIENS

A MES AMIS

A MES CAMARADES DE DEPORTATION

Puissent-ils ne jamais oublier.

A NOTRE PRESIDENT DE THESE

Monsieur le Professeur R. DELAS
de la Faculté Mixte de Médecine et Pharmacie
de Toulouse

Qui a bien voulu nous faire le grand honneur d'accepter la présidence de notre Jury de Thèse.

A NOTRE JURY DE THESE

Monsieur le Professeur DARRASPEN
de l'Ecole Nationale Vétérinaire de Toulouse

Qui nous a fourni le sujet de notre travail, et que nous sommes heureux de remercier pour la bienveillance dont il a fait preuve à notre égard au cours de nos études.

Monsieur le Professeur LASSERE
de l'Ecole Nationale Vétérinaire de Toulouse

Témoignage de gratitude pour la marque d'estime qu'il nous accorde en faisant partie du Jury de notre Thèse.

A Monsieur le Chef de Travaux FLORIO
Agrégé des Ecoles Nationales Vétérinaires

A qui nous devons beaucoup. Qu'il veuille bien trouver ici l'expression de notre vive reconnaissance.

A Monsieur le Chef de Travaux PUGET
Agrégé des Ecoles Nationales Vétérinaires

Témoignage de vive sympathie.

A Monsieur le Chef de Travaux TOURNUT

Un ami.

A tous nos Maitres
de l'Ecole Nationale Vétérinaire de Toulouse

A Monsieur PHALIPPOU
Chef du Bureau des Litiges
de la Gare de Toulouse-Matabiau

INTRODUCTION

Les animaux, qui doivent être transportés ou conduits d'un lieu dans un autre, sont confiés tantôt à des entrepreneurs de transport par voie d'eau (bâteliers, compagnies de navigation), tantôt à des entrepreneurs de transport par voie de terre (voituriers, S.N.C.F.), et tantôt à des conducteurs, qui se chargent de les mener au lieu de leur destination. Les transports par chemin de fer ont pris un très grand développement, et la responsabilité de la Compagnie est souvent mise en jeu ; d'ailleurs, quel que soit l'entrepreneur de transport, qui, moyennant un prix à percevoir, se charge des animaux qu'un expéditeur lui confie, ses droits, ses devoirs, ses obligations et sa responsabilité se déterminent suivant les mêmes règles, qui sont celles du *louage d'industrie*, ou *louage des voituriers*, et qui sont établis par les articles 1782, 2102-6°, 1952, 1953, 1783, 1784, 1954, 1785 du Code Civil, et les articles 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108 du Code de Commerce. — Ils doivent tenir registre des marchandises qu'on leur confie, et assurer leur conservation ainsi que leur arrivée à destination. Ils répondent des animaux qu'ils ont reçus dans leurs bâtiments ou voiture, et de ceux qui leur ont été remis sur le port, ou dans les gares pour être embarqués par leurs soins. Ils répondent du retard, des avaries, des détériorations et de la perte ou des accidents, dès que les animaux leur ont été confiés par l'expéditeur, jusqu'au moment où ils sont livrés au destinataire. Mais leur responsabilité n'est point engagée, quand le retard est dû à une force majeure, quand les avaries, détériorations, accidents, pertes, sont dus à une force majeure, à un cas

fortuit, au vice de la chose. En principe, il ne sont responsables, qu'autant que les avaries, accidents, retards, sont dus à leur faute, à leur négligence, à leur imprudence, à leur imprévoyance. Les vétérinaires sont fréquemment consultés, à propos des accidents survenus aux animaux transportés, pour apprécier les négligences, les imprudences, les fautes des entrepreneurs de transports, pour déterminer leur responsabilité, et fixer la quotité des dommages-intérêts, d'après la gravité des détériorations.

Nous aurons surtout en vue les transports par voie ferrée, qui peuvent servir de type.

Contrat de Transport

Le contrat de transport est la convention par laquelle une personne ou une société s'engage à porter d'un lieu dans un autre, les personnes, marchandises ou objets divers, moyennant un prix déterminé.

En ce qui concerne spécialement les animaux et les marchandises, le contrat de transport est désigné sous le nom de *Contrat d'expédition.*

Dans un contrat de transport, deux personnes au moins interviennent :

— *le voiturier* qui se charge d'effectuer le transport ;

— *l'expéditeur* qui contracte avec le voiturier.

D'autres personnes peuvent être intéressées, ce sont :

— *le destinataire ou consignataire.* Il n'est pas partie dans le contrat de transport, mais, comme c'est lui, en général, qui a le plus grand intérêt à ce que le transport soit correctement effectué, il a le droit d'agir en responsabilité contre le voiturier, bien qu'il n'ait pas signé le contrat, et ceci sans faire intervenir l'expéditeur.

— *le commissionnaire de transport,* interposé entre l'expéditeur et le voiturier, qui se charge de toutes les démarches nécessitées par la formation du contrat de transport, par la remise de la marchandise au voiturier, etc...

Preuve du Contrat

Le législateur a tenu à assurer une preuve écrite, constituée par la *lettre de voiture,* établie par l'article 101 du Code Commercial, et qui fixe, en particulier, le prix du transport et l'étendue de la responsabilité qui incombe au voiturier.

En la circonstance, il y a lieu de faire remarquer que, contrairement au autres contrats dans lesquels la liberté des parties existe pleine et entière, dans les contrats faits avec le Chemin de fer, la liberté n'existe ni pour l'une, ni pour l'autre des parties : l'expéditeur est tenu de se soumettre à toutes les prescriptions et conditions du tarif et des réglements applicables, de même que l'administration du Chemin de fer est obligée d'accepter le transport et de l'exécuter, conformément aux prescriptions et conditions des mêmes tarifs et règlements.

L'expéditeur rédige une *feuille d'expédition* dont la Compagnie, en l'acceptant, accepte les indications portées, concernant la marchandise remise, le mode de livraison demandé, etc... Une partie de cette feuille d'expédition est remise à l'expéditeur ; c'est le *récépissé pour l'expéditeur,* qui est assimilé, quand à ses effets, à la lettre de voiture. Tenant lieu de lettre de voiture, et ayant la même valeur juridique, le récépissé fait foi, comme elle, *jusqu'à preuve du contraire.*

PREMIERE PARTIE

TARIFS DE LA S.N.C.F.

Nous débuterons par un bref rappel des anciens tarifs réglementant le transport des animaux vivants. Il nous a paru intéressant de mentionner ces tarifs, car dans la suite de notre travail, nous citerons pour illustration, certains jugements ou rapports d'expertise, rendus ou établis à des dates antérieures à la réglementation actuellement en vigueur, et qui citent ces tarifs.

Il y a peu d'années encore, les Compagnies de chemin de fer, actuellement fusionnées en une Société unique, avaient en grande et en petite vitesse, deux tarifs pour le transport des animaux : le *tarif général* par lequel la Compagnie faisait effectuer par ses employés, l'embarquement, le transport et le débarquement des animaux, assurant ainsi la responsabilité des accidents survenus au cours de toutes ces opérations ; et le *tarif spécial* par lequel elle ne se chargeait que du transport. On avait ainsi un tarif général G. V., et un tarif général P. V., un tarif spécial G. V. n° 1-101, un tarif spécial G. V. n° 19, un tarif spécial G. V. n° 3-103, un tarif spécial P. V. n° 1-101, un tarif spécial intérieur P. V. n° 29 et commun P. V. n° 129. Tout ceci n'a plus qu'un intérêt historique et nous ne le citons que pour la raison indiquée plus haut, et pour que le lecteur ne s'étonne point de rencontrer ces appellations dans certains jugements et rapports d'expertise rapportés par la suite.

Actuellement, le transport des animaux vivants est réglementé par le *tarif n°* 1. Indiquons de suite que les animaux transportés suivant les conditions de ce tarif n° 1 sont transportés en *régime accéléré*.

La manutention des animaux est à la charge de l'expéditeur et du destinataire.

Les moyens d'attache sont toujours fournis par l'expéditeur, de même que la litière.

La taxe s'établit par la superficie forfaitaire et par kilomètres (ceci à l'exception des petits animaux emballés, taxés sur le poids), à l'aide de barèmes homologués par le Ministre des Travaux publics, contenus dans un *recueil des barèmes*, édition du 1er août 1947, comprenant la majoration applicable à partir du 1er juillet 1947. Il est d'ailleurs possible qu'une nouvelle majoration modifie ces barèmes, dans les jours à venir.

Le *tarif n°* 1 que nous allons exposer ci-dessous a été substitué le 15 octobre 1947 à un tarif correspondant antérieur.

TARIF N° 1

I. — Animaux désignés ci-dessous, expédiés par wagon

DESIGNATION DES ANIMAUX	BAREMES applicables par mètre superficiel (m^2) d'une gare quelconque à une gare quelconque de la S. N. C. F. — par wagon chargé d'un nombre d'animaux correspondant à une superficie forfaitaire d'au moins :		
	4 m^2	8 m^2	15 m^2
	ou payant pour cette superficie		
Anes	55	66	78
Anim. dangereux.	39	—	—
Bœufs	55	jusqu'à 599 km. 67 au-delà 155	jusqu'à 599 km. 79 au-delà 167
Chevaux	55	66	78
Chèvres	55	jusqu'à 299 km. 78 au-delà 169	jusqu'à 299 km. 90 au-delà 181
Moutons	55	jusqu'à 299 km. 78 au-delà 169	jusqu'à 299 km. 90 au-delà 181
Mulets	55	66	78
Porcs	55	77	89
Veaux	55	78	90

Exemple d'application des barèmes :

Chevaux occupant 15 m² ; parcours : 400 km.

Le barème 78 nous donne : 1.183 francs.

II. — Petits animaux emballés

a) *Chèvres, moutons, porcs, veaux*

Les chèvres, moutons, porcs et veaux, en cages, caisses ou paniers, sont taxés aux prix et conditions des chapitres 1er, 2 (1re série), ou 4, suivant le cas, des tarifs généraux, sur le double du poids réel, sans que le poids taxé puisse excéder (emballage compris) :

— 100 kg. par chèvre ou par mouton ;

— 200 kg. par porc ou par veau.

b) *Pigeons voyageurs*

Les pigeons voyageurs en cages, caisses ou paniers, sont taxés aux prix et conditions des chapitres 1er, 2 (1re série), 3 (1re série), ou 4, suivant le cas, des tarifs généraux, sur le poids réel.

« Facilités de circulation accordées aux convoyeurs : il est accordé aux convoyeurs de pigeons-voyageurs, dans les conditions fixées par l'article 16 des Conditions générales d'application des tarifs pour le transport des marchandises, un titre de parcours gratuit en 3e classe, valable pour le parcours aller et retour, pour tout envoi ou groupe d'envois, formant un chargement minimum de 600 kg., pour une même destination. Le coupon retour doit être utilisé dans les quarante huit heures qui suivent les opérations du lâcher. »

c) *Abeilles*

Les abeilles, en ruches ou en paniers, sont taxés aux prix et conditions des chapitres 1er, 2 (1re série), 3 (1re série), ou 4, suivant le cas, des tarifs généraux, sur le poids réel.

d) *Chiens, chats, oiseaux, et autres petits animaux non dénommés*

Les chiens, chats, oiseaux, et autres petits animaux non dénommés, placés dans des cages, caisses ou paniers, sont taxés aux prix et conditions des chapitres 1er, 2 (1re série), 3 (1re série), ou 4, suivant le cas, des tarifs généraux, sur le double du poids réel.

III. — CHEVAUX DE COURSE, CHEVAUX ADMIS A PRENDRE PART A DES ÉPREUVES D'OBSTACLE DANS LES CONCOURS HIPPIQUES ORGANISÉS PAR LES SOCIÉTÉS HIPPIQUES RECONNUES D'UTILITÉ PUBLIQUE OU SUBVENTIONNÉES PAR L'ETAT OU PAR LES DÉPARTEMENTS, ÉQUIPAGES DE CHASSE, ÉTALONS APPARTENANT AUX HARAS NATIONAUX, JUMENTS APPARTENANT AUX HARAS NATIONAUX ACCOMPAGNÉES OU NON DE LEUR POULAIN, JUMENTS POULINIÈRES ACCOMPAGNÉES OU NON DE LEUR POULAIN.

Par wagon chargé d'un nombre d'animaux correspondant à une superficie forfaitaire d'au moins 4 m² ou payant pour cette superficie : barême 55 (par mètre superficiel).

CONDITIONS D'APPLICATION

1° *Dispositions communes aux transports par expédition, et aux transports par wagon*

I. — RESPONSABILITÉ

Lorsqu'un envoi a fait l'objet d'une déclaration de valeur, le montant de l'indemnité à verser par le chemin de fer pour la réparation de tous les dommages justifiés dont il est responsable, ne peut excéder la somme déclarée.

Lorsqu'un envoi n'a pas fait l'objet d'une déclaration de valeur, le montant de cette indemnité ne peut excéder les sommes fixées ci-après, pour chacun des animaux compris dans l'envoi :

— chevaux ..... 100.000'
— mulets, poulains 50.000
— bœufs 40.000
— ânes 20.000
— porcs, veaux 10.000
— chèvres, moutons 3.000
— chiens des équipages de chasse 1.000
— autres animaux : sommes fixées pour les marchandises par les Conditions générales d'application des tarifs pour le transport des marchandises.

II. — Déclaration de valeur

L'expéditeur a la faculté de faire une déclaration de valeur. Il peut, pour une même expédition, faire, soit une déclaration de valeur différente pour chacun des animaux d'une même catégorie, soit une déclaration de valeur pour une partie seulement des animaux chargés ; dans les deux cas, il est tenu de désigner les animaux faisant l'objet de la déclaration de valeur précitée par une marque spéciale permettant leur identification, sans contestation possible.

III. — Droit a percevoir

Pour les envois remis avec déclaration de valeur, il est perçu, *par tête,* en sus de la taxe de transport, un droit de deux francs, *par fraction indivisible de* 1.000 *francs* de valeur déclarée, sans que le montant de ce droit puisse être inférieur à 10 *francs.*

2° *Dispositions particulières aux transports par wagon*

I. — Dispositions communes à tous les transports par wagon taxés à un barème applicable par mètre superficiel :

a) *Bœufs, génisses ou vaches de petite taille, poulains, muletons, veaux*

Sont considérés comme :

— Bœufs de petite taille, ceux dont la hauteur au garot ne dépasse pas 1 m. 30 ;

— Génisses ou vaches de petite taille, celles dont la hauteur au garrot ne dépasse pas 1 m. 20 ;

— Poulains, les jeunes sujets de la race chevaline, âgés de moins de 3 ans, et dont la hauteur au garrot ne dépasse pas 1 m. 45 ;

— Muletons, les jeunes sujets de l'espèce mulassière, âgés de moins de 3 ans, et dont la hauteur au garrot ne dépasse pas 1 m. 45 ;

— Veaux, les jeunes animaux de l'espèce bovine, dont le poids vif ne dépasse pas 250 kgs (125 pour les jeunes sujets de race bretonne).

b) *Manutention*

Lorsque les animaux sont mis en fourrière et que la manutention est à la charge des destinataires, il est perçu, pour le déchargement des animaux, les droits ci-après :

Anes, bœufs, chevaux, mulets, par tête	57 »
Porc et veaux	25 50
Chèvres, moutons	13 10

c) *Superficie forfaitaire*

Pour l'application de chaque barème, la superficie forfaitaire correspondant aux animaux d'une même catégorie est égale au produit de la superficie par tête, indiquée ci-dessous pour les animaux de cette catégorie, par le nombre d'animaux :

Bœufs	1 m²	85
Animaux dangereux	1	80
Chevaux, mulets	1	50
Anes, génisses, muletons, poulains, vaches, bœufs de petite taille	1	25
Génisses de petite taille, vaches de petite taille	0	83
Veaux	0	49
Petits veaux ne pesant pas plus de 60 kgs	0	37
Porcs	0	37
Jeunes poulains accompagnant leur mère	0	35
Porcs ne pesant pas plus de 50 kgs	0	30
Chèvres, moutons	0	23
Chiens des équipages de chasse	0	13

Lorsque les animaux appartenant à des catégories différentes sont repris à un même barème, la superficie forfaitaire correspondant à ces animaux est égale à la somme des superficies partielles obtenues comme il est dit ci-dessus.

d) *Arrondissement des superficies*

Pour l'application de chaque barème, la superficie forfaitaire correspondante est arrondie au m² supérieur, lorsque la fraction est au moins égale à un demi mètre carré, au mètre carré inférieur lorsqu'elle n'atteint pas le demi mètre carré.

Lorsque par application des dispositions du titre III ci-dessous, elles interviennent dans l'établissement de la taxe, les superficies de plancher des wagons demandés et fournis sont arrondies dans les mêmes conditions.

*
**

II. — Dispositions particulières aux transports par wagon chargé d'une nombre d'animaux correspondant à une superficie forfaitaire d'au moins 4 m², ou d'au moins 8 m² :

a) *Taxe*

1° Chargement composé d'animaux repris au même barême :

La taxe est obtenue en appliquant les prix du barême à la superficie forfaitaire, sans que la superficie à taxer puisse être inférieure à 4 m², ou à 8 m², suivant le cas.

2° Chargement composé d'animaux repris à des barêmes différents :

La taxe est égale à la somme des produits partiels obtenus en appliquant le prix de chaque barême à la superficie forfaitaire correspondante. Toutefois, lorsque le total des superficies forfaitaires est inférieur à la superficie minimum, la différence entre la superficie minimum et le total des superficies forfaitaires est ajoutée à la superficie de la catégorie ou du groupe de catégorie d'animaux qui domine, lorsque ces animaux sont repris à un même barême, et en cas de superficies dominantes égales, à celle de la catégorie ou du groupe de catégories qui paie le prix le plus élevé.

b) *Soins à donner aux animaux et délivrance de facilité de circulation à leur conducteur, pour les transports par wagon chargé d'un nombre d'animaux correspondant à une superficie forfaitaire d'au moins* 8 m².

Les expéditeurs doivent donner à leurs animaux au cours du transport les soins nécessaires pour assurer leur conservation. Pour faciliter cette opération, il est délivré aux conducteurs d'animaux, pour les envois par wagons taxés sur une superficie minimum de 8 m², un titre de parcours de 3e classe comportant une réduction de 50 % pour le parcours aller et retour de la gare expéditrice à la gare destinataire. Les conditions de délivrance et d'utilisation de ces titres de parcours

sont les mêmes que celles qui sont fixées au paragraphe e) 1° et 2° du titre III ci-après.

*
**

III. — Dispositions particulières aux transports par wagon chargé d'un nombre d'animaux correspondant à une superficie forfaitaire d'au moins 15 m² :

a) *Demande et fourniture de wagons*

L'expéditeur peut revendiquer la fourniture d'un wagon d'une superficie supérieure à 15 m² sans que cette superficie puisse dépasser 20 m². Dans ce cas, le chemin de fer a la faculté de fournir un ou plusieurs wagons offrant une superficie au moins égale à la superficie du wagon demandé.

Quand l'expéditeur n'a pas revendiqué la fourniture d'un wagon d'une superficie donnée, le chemin de fer a la faculté de fournir un ou plusieurs wagons offrant une superficie au moins égale à 15 m².

Toutefois, le chemin de fer peut fournir, si l'expéditeur l'accepte, un wagon d'une superficie inférieure à celle du wagon demandé ou à 15 m².

b) *Chargement des wagons*

L'expéditeur peut charger dans un wagon autant d'animaux qu'il juge convenable, pourvu qu'il ne puisse en résulter aucun danger pour les animaux.

c) *Itinéraire*

L'expéditeur a la faculté de revendiquer un itinéraire différent de l'itinéraire court ; cet itinéraire ne peut être jalonné que par le ou les points pour lesquels l'expéditeur a demandé un arrêt ou la modification du chargement en cours de route.

d) *Taxe*

1° Superficie à taxer :

La taxe est calculée sur la superficie forfaitaire sans que la superficie à taxer puisse être inférieure à la su-

perficie du wagon demandé ou à 15 m² si l'expéditeur n'a pas précisé la superficie du wagon demandé.

Toutefois, en aucun cas, la superficie à taxer ne peut être supérieure à la superficie du wagon fourni.

2° Application des barèmes :

a) Le chargement est constitué par des animaux repris au même barème.

La taxe est obtenue en appliquant le prix du barème à la superficie à taxer.

b) Le chargement est constitué par des animaux repris à des barèmes différents.

Lorsque la superficie à taxer est égale à la superficie forfaitaire, la taxe est la somme des produits partiels obtenus en appliquant le prix de chaque barème à la superficie forfaitaire correspondante.

Lorsque la superficie a taxer est supérieure à la superficie forfaitaire, la différence entre ces deux superficies est ajoutée à la superficie de la catégorie ou du groupe de catégories d'animaux qui domine, lorsque ces animaux sont repris à un même barème et, en cas de superficies dominantes égales, à celle de la catégorie ou du groupe de catégories qui paie le prix le plus élevé et la taxe est calculée comme il est dit à l'alinéa précédent.

Lorsque la superficie à taxer est inférieure à la superficie forfaitaire, on taxe, en premier lieu, la superficie forfaitaire afférente aux animaux repris au barème le plus élevé, en second lieu, celle afférente au barème le plus élevé après le premier, et ainsi de suite sans, toutefois, dépasser la superficie à taxer.

c) *Soins à donner aux animaux et délivrance de titre de parcours gratuit à leur conducteur*

Les expéditeurs doivent donner à leur animaux, au cours du transport, les soins nécessaires pour assurer leur conservation. Pour faciliter cette opération, il est délivré aux conducteurs des animaux, pour chaque expédition, dans les conditions fixées par l'article 16 des Conditions générales d'application des tarifs pour le transport des marchandises, un titre de parcours aller

et retour gratuit en 3e classe. Ce titre de parcours comprend le transport des chiens jusqu'à concurrence de deux chiens par conducteur.

1° Conditions particulières de délivrance des titres de parcours gratuits :

Chaque titre de parcours est établi au nom du conducteur des animaux désigné par l'expéditeur sur la déclaration d'expédition ; ce conducteur ne peut être que le propriétaire des animaux ou un homme exerçant notoirement la profession de palefrenier ou de toucheur de bestiaux.

Si le bénéficiaire du titre de parcours est le propriétaire des animaux, il peut être tenu de remettre à la gare expéditrice, en même temps que la déclaration d'expédition, une attestation écrite de sa qualité de propriétaire ; si le bénéficiaire du titre de parcours est un palefrenier ou un toucheur, le propriétaire des animaux est tenu d'attester, dans la même forme et les mêmes conditions, que la personne pour laquelle le titre de parcours est demandé exerce bien la profession de palefrenier ou de toucheur de bestiaux.

2° Conditions particulières d'utilisation des titres de parcours gratuits :

Par dérogation aux conditions fixées par l'article 16 des Conditions générales d'application des tarifs pour le transport des marchandises, les titulaires ont la faculté de partir avant ou après les animaux, à condition que ce départ s'effectue au plus tard le lendemain de la date de remise de l'expédition ; ils peuvent alors attendre les animaux dans les gares intermédiaires où ils jugent utile de leur donner des soins ou de modifier le chargement.

3° Dispositions spéciales :

Lorsque l'expéditeur a demandé à bénéficier des dispositions des paragraphes *f*) et *g*) ci-après, les conditions de délivrance et d'utilisation du titre de parcours sont modifiées comme suit :

a) l'expéditeur a demandé un seul arrêt ou la modification du chargement en cours de route :

La gare de départ établit le titre de parcours aller et

retour pour la gare d'escale ; cete gare délivre le titre de parcours nécessaire au conducteur des animaux, pour se rendre à la gare de destination définitive, et revenir à la gare d'origine du transport, à la double condition que les délais fixés sous les paragraphes *f*) et *g*) ci-après aient été respectés et que le conducteur lui remette le coupon retour en sa possession.

b) L'expéditeur a demandé deux arrêts :

La gare de départ établit le titre de parcours gratuit aller et retour pour la première gare d'arrêt. Les deux gares d'arrêt procèdent comme la gare d'escale dans le premier cas ci-dessus, étant entendu que la première gare d'arrêt considère la deuxième gare d'arrêt comme gare de destination définitive.

f) *Arrêt des animaux en cours de route*

1° Dispositions générales :

L'expéditeur a la faculté de ménager ses animaux, en cours de route, à condition que la distance entre la gare de départ et la première gare d'arrêt ne soit pas inférieure à 50 km. :

— un arrêt pour les parcours totaux d'une durée comprise entre 24 et 48 heures ;

— deux arrêts au plus, pour les parcours totaux d'une durée supérieure à 48 heures.

Pour bénéficier de cette disposition, l'expéditeur doit en faire la demande sur la déclaration d'expédition en indiquant la ou les gares d'arrêt choisies, et le nom de ou des consignataires chargés de la réception des animaux à la ou aux gares d'arrêt si l'expéditeur n'effectue pas lui-même cette opération.

2° Taxe :

La taxe est établie d'après la distance totale de la gare expéditrice à la gare destinataire.

Si la ou les gares d'arrêt sont situées en dehors de l'itinéraire court, la distance à compter, pour le calcul de la taxe, est établie par l'itinéraire allongé, jalonné par la dite ou les dites gares d'arrêt. La taxe est augmentée d'une surtaxe de 362 francs par wagon et par arrêt demandé.

3° Opérations dans les gares d'arrêt :

Aux gares d'arrêt, lorsqu'il est procédé au déchargement des animaux, les opérations de déchargement et de rechargement sont effectuées, avec toutes les conséquences de droit, par les soins et aux frais de l'expéditeur ou du consignataire. Celui-ci donne décharge de la livraison provisoire qui lui est faite et est responsable des animaux pendant leur séjour à la gare d'arrêt, et du rembarquement de tous les animaux déchargés.

Si les animaux ne sont pas débarqués, le chemin de fer assure leur continuation après un séjour de 24 heures à la gare d'arrêt, compté de l'heure à laquelle ils sont arrivés à cette gare.

Lorsque les animaux doivent être déchargés et si l'expédition est effectuée au port dû, la gare d'arrêt perçoit, de l'expéditeur ou du consignataire, à titre de consignation, une somme égale à la taxe qui aurait été appliquée si l'expédition avait été à destination définitive de la gare d'arrêt. Cette somme est remboursée aux intéressés si le rembarquement est effectué dans les délais fixés.

Lorsque les animaux ont été débarqués, le rembarquement de tous les animaux déchargés doit être effectué dans les 20 heures qui suivent le moment de la mise à disposition du wagon à l'arrivée à la gare d'arrêt ; toutefois, si cette période de 20 heures vient à expiration pendant les heures de fermeture de la gare, le rembarquement n'est exigible que dans les deux heures qui suivent l'ouverture de celle-ci.

Si le rembarquement n'a pas lieu dans les délais fixés, l'expédition est considérée comme étant à destination définitive de la gare d'arrêt ; dans ce cas, pour les expéditions effectuées au port dû, la somme perçue à titre de consignation n'est pas remboursée et pour les expéditions effectuées au port payé, l'excédent du prix de transport est remboursé par voie de détaxe.

4° Allongement des délais :

Le délai de transport de gare à gare, est augmenté de 24 heures par arrêt.

g) *Modifications du chargement en cours de route*

1° Dispositions générales :

L'expéditeur d'un envoi ne comportant qu'un seul wagon a la faculté dans une gare intermédiaire du parcours :

— Soit de compléter le chargement quand le wagon est incomplètement chargé à la gare origine du transport ;

— Soit de retirer du chargement une partie des animaux ;

La demande doit en être faite sur la déclaration d'expédition et préciser :

le nom de la gare intermédiaire où le chargement doit être modifié ;

le nombre et la nature des animaux à ajouter ou à retirer du chargement à la gare intermédiaire ;

le nom du consignataire chargé d'effectuer la modification du chargement dans le cas où l'expéditeur n'effectue pas lui-même cette opération.

2° Taxe :

La taxe est établie d'après la distance totale de la gare de départ à la gare destinataire d'après le chargement complet qui est prévu lors de la formation du contrat de transport.

Si la gare intermédiaire est située en dehors de l'itinéraire court, la distance à compter pour le calcul de la taxe est établie par l'itinéraire allongé jalonné par la dite gare intermédiaire.

La taxe est augmentée d'une surtaxe de 362 francs par wagon et par modification demandée.

Les envois pour lesquels une partie des animaux doit être déchargée en cours de route sont acceptés exclusivement en port payé.

3° Opérations à la gare intermédiaire :

Le chargement ou le déchargement des animaux est effectué, avec toutes les conséquences de droit, par les soins de l'expéditeur ou du consignataire et à ses frais. En cas de livraison partielle, l'expéditeur ou son consignataire doit donner décharge des animaux livrés.

Il ne peut être chargé un nombre d'animaux supérieur à celui qui a été déclaré lors de la formation du contrat de transport.

Le chargement doit être modifié dans les 20 heures qui suivent la mise à disposition du wagon à l'arrivée à la gare intermédiaire ; toutefois, si cette période de 20 heures vient à expiration pendant les heures de fermeture de la gare, la modification du chargement n'est exigible que dans les deux heures qui suivent l'ouverture de celle-ci. Si, à l'expiration du dit délai, le chargement n'est pas modifié, la gare intermédiaire assure la continuation de l'envoi et en avise l'expéditeur. Ce dernier est également prévenu par la gare intermédiaire chaque fois que la modification effectuée n'est pas conforme aux indications de la déclaration d'expédition.

4° Allongement des délais :

Le délai de transport de gare à gare, est augmenté de vingt-quatre heures.

DEUXIEME PARTIE

ETUDE DE LA RESPONSABILITE DU CHEMIN DE FER

I. — Généralités sur la responsabilité

Aux termes des articles 1782 et 1952 du Code Civil, les voituriers, dans la classe desquels rentre la S.N.C.F., sont responsables, comme dépositaires, de la garde et de la conservation des choses qui leur sont confiées.

Cette responsabilité résulte du contrat de transport qui est intervenu entre les deux parties : l'expéditeur d'une part, et la Compagnie d'autre part. Elle repose entièrement sur les articles 1382 et 1383 du Code Civil, ainsi conçus :

Article 1382. — « Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

Article 1383. — « Chacun est responsable du dommage qu'il a causé, non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence. »

D'une façon générale, le chemin de fer est tenu de deux obligations principales :

1° Veiller à la conservation de la chose qu'il a reçue pour en faire le transport ;

2° La faire parvenir à destination dans les délais fixés par l'Administration (Arrêté ministériel du 12 juin 1866).

L'obligation de veiller à la conservation de la chose entraîne celle de ne pas *l'avarier,* de ne pas la *perdre* et de n'en pas *retarder* la remise au destinataire. La Compagnie est donc responsable de *l'avarie,* de la *perte totale* ou *partielle,* et du *retard.*

II. — Responsabilité en cas de perte ou de détérioration des animaux

Cette responsabilité est régie par les articles 1784 du Code Civil, 98 et 103 du Code de Commerce.

Les voituriers par terre et par eau, sont, d'après l'article 1784 du Code civil « responsables de la perte et « de l'avarie des choses qui leur sont confiées, à moins « qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou ava- « riées par *cas fortuit* ou *force majeure* ».

De son côté, l'article 103 du Code de Commerce stipule que le voiturier est garant de la *perte* des objets à transporter, hors le cas de *force majeure*. Il est garant des *avaries* autres que celles qui proviennent du *vice propre* de la chose ou de la *force majeure*.

La responsabilité du contrat de transport ne se limite donc pas seulement à la seule exécution du transport : la Compagnie est, en outre, responsable des pertes, dommages et avaries, sauf le cas de *force majeure* ou de *vice propre de la chose* ; il y a toujours présomption de responsabilité contre elle, pour tout ce qui a pu se passer depuis la prise en charge, jusqu'à la livraison (C. Cass., Requêtes, 19 juillet 1910, 26 juillet 1911).

Mais en ce qui concerne plus particulièrement les animaux, les Compagnies, avant la fusion en Société unique, avaient introduit dans leurs *tarifs spéciaux*, des clauses restrictives de non-responsabilité, dont l'application causa les plus graves préjudices. En effet, l'étendue de la responsabilité variait considérablement suivant que le transport avait lieu au *tarif général* ou au *tarif spécial*.

Au tarif général, les compagnies étaient responsables de toutes les pertes et avaries, sauf le cas de force majeure ou de vice propre de la chose ; tandis qu'au tarif spécial, elles n'étaient considérées comme responsables que si l'expéditeur ou le destinataire établissait à leur charge une faute, notamment un défaut de soins.

Loi Rabier du 17 *mars* 1905

« Afin de mettre un terme aux désastreux effets des « clauses de non-garantie insérées dans les tarifs spé- « ciaux », M. Fernand Rabier, député du Loiret, et un certain nombre de ses collègues, avaient déposé, le 11 juillet 1895, une proposition de loi qui, après de nombreuses et copieuses discussions, ne fut votée par la Chambre des Députés, que le 20 mars 1902, et par le Sénat, le 14 mars 1905.

L'objet de cette loi, qui porte la date du 17 mars 1905 et qui fut promulguée au *Journal Officiel,* le 29 mars 1905, était, d'après ses auteurs, « d'ajouter à l'article « 103 du Code de Commerce un paragraphe pour « *maintenir* dans les tarifs spéciaux des Compagnies « de Chemin de fer, la responsabilité prévue par cet « article ».

Ainsi complété par un troisième alinéa, ledit article comportait le texte suivant, qui est toujours en vigueur :

« *Article* 103. — Le voiturier est garant de la perte « des objets à transporter, hors le cas de la force ma- « jeure.

« Il est garant des avaries autres que celles qui pro- « viennent du vice propre de la chose, ou de la force « majeure.

« Toute clause contraire insérée dans une lettre de « voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle. »

L'alinéa ajouté n'innovait pas : il fixait simplement *l'interprétation* des deux alinéas précédents, et ramenait la Compagnie au *droit commun.*

Il n'apportait, disait, dans ses conclusions, M. Tillaye, ancien Ministre, rapporteur de la Commission du Sénat, aucun changement au principe qui gouverne notre législation commerciale. « Son seul but est de pré- « ciser la volonté du législateur et d'empêcher l'inter- « prétation abusive qui en a été donnée. En déclarant « nulle toute clause contraire au texte de l'article 103 « du Code de Commerce, il maintient à la charge du « voiturier la responsabilité qui lui incombe par la « nature des choses, et qui constitue un élément « essentiel du contrat ».

Effets de la Loi Rabier

Nous avons vu précédemment qu'avant la loi Rabier, la responsabilité des Compagnies variait considérablement suivant que le transport avait lieu au tarif général ou au tarif spécial.

Au tarif général, les Compagnies étaient responsables des pertes et avaries, sauf le cas de force majeure ou de vice propre de la chose, tandis qu'au tarif spécial elles n'étaient considérées comme responsables que si l'expéditeur ou le destinataire établissait à leur charge une faute. C'était au destinataire ou à l'expéditeur qu'il appartenait de faire la preuve de la faute de la Compagnie, ce qui, évidemment, n'était pas chose facile.

Aujourd'hui, depuis la promulgation de la loi Rabier, les rôles sont renversés : il n'est plus fait de distinction entre le tarif général et le tarif spécial (à ce point même que la S.N.C.F. n'a établi de nos jours qu'un seul tarif, le tarif n° 1, que nous avons envisagé dans la première partie de notre travail) : *c'est toujours à la Compagnie qu'incombe l'obligation de faire la preuve du cas de force majeure ou du vice-propre, ou d'établir le fait ou la faute de l'expéditeur.*

1° *Force majeure et cas fortuit*

La *force majeure* et le *cas fortuit,* qui au point de vue juridique sont considérés comme équivalents, bien qu'en droit ils soient distincts, présentent cette différence que l'une implique le fait de l'homme, tandis que l'autre ne procède que d'événements auxquels l'homme reste étranger. Le cas *fortuit* est donc un événement inopiné ne procédant que du hasard.

La force majeure peut être constituée par une grève, une insurrection, le vol à main armée, l'incendie volontaire allumé par un inconnu, l'état de guerre, la destruction de la voie ou du matériel par un attentat, un acte de sabotage, les réquisitions, les destructions par l'ennemi, etc....

Parmi les cas fortuits, on peut citer : une innondations subite à la suite d'une pluie torrentielle et impré-

vue, et dont les effets ne pouvaient être conjurés (Cass. 11 juillet 1892) ; la chute de la foudre ; un incendie qui est lui-même le résultat d'un cas fortuit, que le voiturier n'a pu ni prévoir, ni empêcher, ou qui n'a pas eu pour cause, — et il doit le prouver — une faute, une imprudence, ou une négligence de sa part (Cass. 6 janvier 1892) ; l'amoncellement *anormal* des neiges sur la voie (Trib. Com. Toulouse, 6 juin 1912) ; la gelée intense se produisant à une époque de l'année où il était impossible de la prévoir ; l'avarie d'un train par l'éboulement d'une montagne ; etc...

Tous ces cas ne sont que des exemples : ils ne constituent pas eux-mêmes des cas fortuits de force majeure. Pour qu'il y ait force majeure, il faut que l'événement produit soit un événement irrésistible que la vigilance et la prudence humaine les plus attentives n'aient pu, ni prévoir, ni empêcher. La notion de force majeure ne se trouve pas dans l'événement qualifié tel, considéré seul, mais, dans l'impossibilité qu'il y a eu d'éviter ce fait et ses conséquences.

Par exemple, les crises atmosphériques ne constituent des cas fortuits qu'autant que, par leur intensité et leur force excessive, elles sortent de la marche accoutumée de la nature ; on ne doit pas, par conséquent, mettre au rang des cas fortuits des événements qui sont le résultat du cours ordinaire et régulier des saisons, comme la pluie, le vent, la neige, le froid et le chaud ; ces cas doivent être prévus et peuvent souvent être empêchés (Trib. Comm. Grasse, 13 février 1880).

C'est ainsi aussi que les accidents de chemin de fer, les déraillements, les tamponnements, le télescopage, ne sont pas en principe considérés comme des cas de force majeure ; ils ne le deviennent que si la S.N.C.F. démontre que l'accident ne résulte pas d'un défaut d'entretien, de la vétusté, de la mauvaise qualité de son matériel, ni d'une faute, personnelle ou de service, de l'un de ses employés.

Voici quelques exemples dans lesquels l'exception de force majeure n'a pas été admise :

— Déraillement dû à la rupture d'un essieu qui

n'avait pas été visité depuis cinq mois (Trib. Comm. Aix, 5 février 1903) ;

— Déraillement dû à la rupture d'une fusée, conséquence d'un chauffage (C. Pau, 21 mars 1916) ;

— Rupture d'un « tube de fumée d'une machine » (Trib. Com. Moulins, 21 septembre 1907 ; Trib. Com. Seine, 20 mars 1909 ; C. Paris, 22 décembre 1910).

2° *Vice propre de la chose*

Le vice propre est une tare contingente, particulière à la nature même de l'objet transporté, sans qu'il y ait eu aucune faute à reprocher à la Compagnie.

Souvent invoqué, aux fins d'exonération de responsabilité, il doit être démontré et de plus, être la cause directe de l'accident, et non pas seulement une cause favorisante. C'est par une expertise, dont les vétérinaires sont généralement chargés, que ce vice propre est démontré.

On peut citer :

— la méchanceté, la rétivité ;

— la maladie, chez les animaux transportés, en tant que l'avarie résulte du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

Comme exemples de preuve positive de vice propre, nous rapporterons en entier :

— un arrêt de la Cour de Lyon, du 24 janvier 1907 ;

— un rapport d'expertise rapporté par M. le Docteur Goulay, vétérinaire à Paris.

1° *Arrêt de la Cour de Lyon, 24 janvier* 1907

« La Cour,

« Considérant que Colcombet, propriétaire d'une jument à laquelle il voulait faire subir l'opération de l'ovariotomie, l'avait confiée à Emard, vétérinaire à Saint-Etienne, qui s'était chargé d'assurer le voyage de l'animal jusqu'à l'Ecole Vétérinaire à Lyon, où l'opération devait être faite ; que, pour effectuer le transport de la jument jusqu'à Lyon-Vaise, Emard la remit le 30 janvier 1905 à la Compagnie Paris-Lyon-

Méditerranée, pour être transportée en grande vitesse à la gare Lyon-Vaise, et qu'il surveilla lui-même son embarquement et son installation dans un wagon spécial à la gare de Chateaucreux ; que malgré les précautions prises, l'animal fut trouvé mort étranglé dans son wagon, à son arrivée, le même jour, en gare de Vaise ; que Colcombet, a assigné Emard en réparation du préjudice qui lui a été causé par cet accident et qu'Emard s'est retourné contre la Compagnie en lui demandant de le garantir contre les conséquences de cette action ;

« Considérant que la Compagnie est, en principe, responsable des avaries survenues en cours de route aux objets, marchandises ou animaux transportés, comme dans l'espèce, aux conditions de son tarif général G. V. ; qu'il lui appartient toutefois de se décharger de cette responsabilité en démontrant que l'avarie constatée est due, non à une faute commise par elle et présumée, mais à un vice de la chose transportée ;

« Considérant que, pour se procurer cette preuve, elle a, aussitôt après la constatation de l'accident, demandé à M. le Président du Tribunal de Commerce de Lyon, la désignation d'un expert chargé de rechercher les causes de la mort de la jument et d'établir les responsabilités ; que l'expert Quivogne, nommé à cet effet, s'est transporté dès le 31 janvier, à la gare de Lyon-Vaise ; qu'il y a constaté que le wagon où se trouvait le cadavre de la jument ne présentait aucune défectuosité ; que le plancher et les matelassures étaient intacts, et que les chaînes d'attache, la courroie de poitrail, le licol de force étaient normalement assujettis ; que ce n'était pas de ce côté-là qu'il fallait chercher la cause de l'accident, mais que la position même du cadavre démontrait que la mort était due à l'extrême nervosité du cheval, attestée, d'autre part, par l'opération qu'on voulait lui faire subir, aux soubresauts anormaux que cette nervosité avait provoqués, et à la compression de la trachée par la courroie de poitrail, que les mouvements désordonnés avaient amenée ;

« Considérant que les circonstances ainsi constatées

par l'expert suffisent pour écarter la responsabilité de la Compagnie en démontrant que la cause de l'accident lui est étrangère, et est due à un vice de l'animal transporté ; qu'après avoir pris toutes les précautions d'usage, elle n'était pas tenue de préposer un de ses employés à la surveillance constante des mouvements de l'animal dans le wagon même où il était transporté ;

« Par ces motifs :

Réformant le jugement rendu, le 12 juillet 1905, par le Tribunal de Commerce de Saint-Etienne, décharge la Compagnie des condamnations prononcées contre elle... etc. »

2° *Rapport d'expertise rapporté par M. le Dr Goulay, Vétérinaire à Paris*

Relation de cause à effet entre l'état pléthorique d'un taureau de boucherie, le transport et la congestion mortelle, établissant le « vice propre » de la chose transportée. Rapport défavorable aux destinataires qui n'ont pas poursuivi.

« *Autopsie :*

« Taureau normand pie bringé, tête blanche, mufle brun, lunettes, cornes petites, ouvertes, âgé de 3 ans, d'une valeur de 3.500 francs, suivant déclaration du destinataire. Il portait les marques suivantes : R. à l'épaule droite, M. à la pointe de culotte, L. à la hanche droite. Aucune trace de violence sur la peau. Une particularité attira notre attention, c'est la longueur démesurée de ses onglons qui le chaussaient de sabots à bouts relevés. Ils étaient si long qu'ils se chevauchaient: signe certain qu'il était immobilisé depuis fort longtemps. La peau ayant été détachée du tissu conjonctif sous-cutané, laisse voir sur toute l'étendue des côtes gauches des ecchymoses étendues et profondes. Rien de semblable sur le côté droit. A l'ouverture de la cavité abdominale, les réservoirs intestinaux, le foie, la rate, les reins ne décèlent qu'un peu de congestion. Par contre, la vessie est remplie d'urine sanguinolente. L'ouverture de la cavité thoracique montre de la conges-

tion suraigüe étendue aux deux poumons, mais surtout au poumon gauche. Une coupe laisse échapper du sang noir, incoagulé, qui s'oxyde au contact de l'air. Le poumon gauche représente un bouillie noire. La plèvre participe aussi à ces phénomèmes congestifs. Quant à la trachée, sa muqueuse interne est noire. La plèvre gauche offre un caillot intercostal. En résumé, mes deux confrères sont d'accord avec moi, pour reconnaître que le taureau a succombé à une congestion pulmonaire suraigüe, d'où asphyxie consécutive. »

« *Discussions :*

« 1° *Dire de la gare.* — Ce taureau a été expédié par M. M..., demeurant à C... Il a été amené en voiture à la gare de S..., le 1er mai, à 14 heures. Expédition P. V. n° 3010 d'un taureau en liberté, port dû. Expédition taxée à la tête qui implique de la part de l'expéditeur la fourniture de la litière et de l'attache, moyennant quoi, ce sont les agents du chemin de fer qui sont chargés des manutentions concernant l'embarquement. Après avoir franchi les 7 kilomètrtes qui séparent C... de la gare de S..., en voiture, ce taureau a été embarqué par les soins de l'expéditeur, à 14 heures, le 23, et acheminé par train 4.776 à 17 heures à destination de P..., à l'adresse de MM. R... frères, à P... L'hypothèse d'un coup de tampon n'est pas admissible, car le même expéditeur a chargé en même temps un autre wagon de 6 taureaux, 3 bœufs et 3 vaches pour le même destinataire, et ces animaux sont parvenus par le même train en bon état. La distance qui sépare S... de P... est de 449 kilomètres. Parti le 23 à 17 heures par train 4.776, il est arrivé à P..., le 25 avril par train 1.312 à 7 h. 51'. Quarante et une heures de délai entre le départ et la mise à la disposition du destinataire. Aucune faute n'est donc imputable à la Compagnie, la mort résulte du vice propre de la chose transportée, comme l'a démontré l'autopsie, l'état pléthorique du taureau le prédisposant aux phénomènes de congestion qu'un transport normal a précipité, mais que la Compagnie ne peut empêcher, pas plus que de

commander aux influences climatériques. Elle décline donc toute responsabilité dans cet accident.

« 2° *Dire du destinataire.* — Notre confrère X..., conseil et mandataire des destinataires prétend qu'au tarif à la tête qui laisse à la Compagnie le soin de procéder aux opérations d'embarquement, d'attache et de litière, à partir du moment où le taureau a été accepté par la Compagnie, c'est elle qui en devient propriétaire, ou au moins dépositaire, et si elle accepte un animal vivant et en bon état, elle ne doit pas rendre un cadavre.

« Pour que le taureau ait succombé à une congestion active, qui sait si un choc n'a pas jeté l'animal par terre, comme tendraient à le prouver les suffusions sanguines constatées sur le côté gauche à l'autopsie ?

« La Compagnie, chargée de veiller à la conservation de la bonne santé de l'animal qu'on lui a confié en parfait état, a-t-elle pris toutes les précautions voulues pour le mettre à l'abri du froid, en fermant les vanteaux d'aération du wagon, et en les ouvrant dans la journée où le wagon est exposé aux rayons solaires et emmagasine une chaleur étouffante ? M. X... ne le croît pas et l'absence des précautions qui incombe au transporteur peut très bien avoir déterminé la congestion pulmonaire, tributaire de l'excès de chaleur ou de froid. Ces précautions sont d'autant plus indispensables que M. X... est d'accord avec son adversaire pour reconnaître que le transport prédispose les bovidés gras à la congestion. Pour M. X..., le taureau a été victime d'un manque de précautions en cours de transport, imputable à la Compagnie qui ne fait pas du tout la preuve du « vice propre » pas plus que celle de la force majeure.

« *Opinion de l'expert :*

« S'il y a « vice propre », dans l'espèce, il est fonctions de trois éléments solidaires les uns des autres, comme les anneaux d'une chaîne. Nous allons analyser chacun des anneaux, établir les relations de cause à effet qui les relient, et nous pourrons conclure, en toute

conscience, avec le maximum de chances de ne pas se tromper.

« Les trois éléments solidaires à examiner sont : l'état d'un taureau préparé pour la boucherie, son transport du domicile de l'expéditeur à l'abattoir, et la congestion active qui a causé la mort. Tels sont les trois termes du problème à résoudre.

« 1° Taureau à destination de la boucherie. — D'après l'état des onglons, ce taureau séjournait depuis des mois à l'étable. La stabulation permanente favorise, d'ailleurs, l'engraissement chez les animaux, telles les volailles qu'on met « au séminaire » pour empêcher l'exercice défavorable à l'engraissement, parce qu'il détruirait l'effet du gavage. Stabulation, nourriture abondante en farineux, sont les moyens courants employés pour engraisser bovidés, porcs et volailles, dans le plus court délai possible, et pour obtenir le maximum de prix de vente et de rendement pour la boucherie. La préparation de notre taureau à cette destination a été parfaite, car viande et graisse alternaient dans la plus heureuse mesure.

« 2° Effets du transport. — D'après les renseignements émanant de la gare de S..., le taureau est parvenu à la gare en voiture, venant très probablement du domicile de son propriétaire distant de 7 kilomètres environ. Voilà donc le taureau sortant de l'étable où il séjourne depuis longtemps, sans autre occupation que de boire, manger, ruminer et dormir ; se tenant debout le moins possible et couché la plupart du temps à sa volonté. On le charge en voiture pour franchir les 7 kilomètres qui le séparent de la gare. Il n'est pas aussi à l'aise qu'à l'étable. Il est tenu de rester debout, en équilibre d'autant plus instable, que la longueur de ses onglons le gêne, et à la longue, lui donne plus ou moins de douleur. Il se raidit et fait des efforts auxquels il n'est pas habitué pour résister aux cahots de la route. On le descend de voiture : autre gymnastique qui ajoutée au voyage, l'ont déjà fatigué. Il faut encore entrer en wagon à 14 heures pour le grand voyage en chemin de fer qui commence trois heures après, c'est-à-dire à 17 heures, où recommencent, mais décuplés, en raison

des fréquents arrêts et démarrages, les prodiges d'équilibre qu'il est obligé de réaliser sur ses onglons douloureux.

« Il n'est pas besoin d'invoquer le coup de tampon brutal pour provoquer la chute de ce véritable château branlant ; les ecchymoses du côté gauche proviennent de ce que l'animal s'est violemment débattu, avant de mourir.

« La fatigue retentit sur son système nerveux, sur ses ganglions et nerfs sympathiques qui commandent les mouvements du cœur, en les précipitant ; surmènent cet organe ; la tension du sang monte dans les vaisseaux, les organes se congestionnent, en particulier les poumons, et l'asphyxie termine la carrière du pléthorique, ennemi des voyages.

« 3° Relation de cause à effet et « vice propre ». — D'après ce tableau destiné à montrer l'enchaînement des phénomènes, qui aboutissent à la mort, il convient de mettre en lumière le « vice propre » de cette marchandise animée, dont la compagnie doit apporter la preuve pour se décharger de la présomption de faute que la loi Rabier lui impose.

« Reprenons notre taureau au repos, dans son étable, digérant la nourriture appropriée à son engraissement. Autant il est bien préparé pour la boucherie, autant il l'est mal pour voyager. Son état d'embonpoint, son poids, sa mauvaise base de sustentation, créent un état d'équilibre qui, pour être maintenu, réclame des efforts, de la fatigue et du surmenage. De sorte que ses qualités indéniables pour la boucherie, se retournent contre lui, pour supporter un voyage. A ce point de vue, ses qualités deviennent des défauts qui le mettent en état de moindre résistance et, par conséquent, de réceptivité des phénomènes congestifs. C'est cet état de supériorité concernant la boucherie, et d'infériorité en face des fatigues du transport, qui constitue le « vice propre » de la marchandises animée qu'il représente.

« Ce « vice » est, en effet, le propre, la propriété de l'animal pléthorique qui le prédispose aux risques du transport, alors qu'un voyage de même longueur, de

même durée, n'aurait aucune répercussion fâcheuse sur un bœuf entraîné au travail, par exemple.

« Je n'insisterai pas davantage pour démontrer, ainsi, la relation étroite qui existe entre le parfait état d'embonpoint, qualité pour la boucherie, qui devient défaut ou « vice propre », si l'on envisage le voyage en voiture ou par voie ferrée.

« Il y a « vice propre » parce qu'il ne dépend pas du transporteur de modifier la nature de la marchandise, de rendre maigre un taureau gras ; pas plus qu'il ne lui appartient de commander aux éléments, de doser le chaud et le froid à l'intérieur d'un wagon construit avec des planches de 1 centimètre et demi d'épaisseur.

« Tout le monde éprouve la sensation d'entrer dans une fournaise en pénétrant dans un wagon en été, et dans une glacière en hiver.

« Si rien que le transport a une influence néfaste sur un taureau pléthorique, il est évident que le froid d'une nuit glaciale alternant avec la chaleur d'un soleil de mai, viendront ajouter leurs effets désastreux à celui du transport proprement dit, pour multiplier les chances de congestion sur un animal que son état rend plus vulnérable et plus fragile. Il ne faudrait cependant pas généraliser pour conclure à l'impossibilité de transporter les animaux de boucherie. Ce serait absurde. Il y a des accidents sans importance, heureux, si j'ose dire. Et nous avons affaire ici, à un accident aussi malheureux que rare. C'est une question d'espèce.

« *Conclusion :*

« Ces considérations étaient nécessaires pour bien définir le « vice propre » de la marchandise vivante qu'est le taureau qui nous occupe et la relation entre sa prédisposition à la congestion et les risques inhérents à son état, et à son transport en voiture et en chemin de fer. Elles libèrent ma conscience pour conclure, en toute impartialité, que la Compagnie de Chemin de fer apporte la preuve qui lui incombe, qu'il n'était pas en son pouvoir d'empêcher cet animal de succomber à la congestion, parce qu'il était prédisposé à cet accident, et que cette prédisposition constitue

bien, à mon avis, le « vice propre » à la marchandise transportée. »

3° *Fait ou faute de l'expéditeur*

« La faute de l'expéditeur est assimilée au *vice propre,* le transporteur ne pouvant, dans un cas comme dans l'autre, répondre d'un fait qui lui serait étranger ».

(Cass. Req., 15 mars 1909, et Civ. 22 déc. 1913).

Donc, assimilés au vice propre dans ses effets juridiques, le fait ou la faute de l'expéditeur, exonèrent le transporteur de la responsabilité. Ceci n'est, en somme, que l'application de ce principe d'équité, qu'on ne peut être rendu responsable des conséquences d'un fait auquel on est resté complètement étranger.

Il y a faute de l'expéditeur si l'accident résulte d'une attache défectueuse de l'animal dans un wagon, d'un défaut de litière, de l'embarquement d'un nombre d'animaux supérieur à celui que doit contenir généralement le wagon, du défaut de nourriture et d'abreuvement résultant d'un défaut d'accompagnement alors que l'expéditeur a bénéficié d'un permis de circulation, du défaut de solidité de la cage ou de la caisse contenant un petit animal, etc...

Nous illustrerons ce paragraphe, en rapportant :

1° Un rapport d'expertise dans lequel est souligné le défaut de litière.

2° Des extraits de trois jugements tendant à établir une jurisprudence concernant l'entassement, et l'excès de nombre des animaux dans un wagon.

*
**

I. — Jument expédiée au tarif général G. V., en liberté dans une vachère. Relation de cause à effet entre l'insuffisance de la litière et la fracture du canon postérieur gauche. Faute imputable à l'expéditeur à qui incombe la fourniture de la litière.

« *Examen du wagon.* — Vachère usagée, mais en bon état d'entretien, d'une superficie de 20 m². L'exté-

rieur ne laisse rien à désirer. Pénétrant à l'intérieur, parois, plafond, plancher, n'offrent aucune anomalie. Par contre, la litière composée d'une très mince couche de paille, répandue sur toute l'étendue du wagon, frappe nos regards. En l'examinant de plus près, nous constatons que bien des parties du plancher en sont totalement dépourvues : le bois apparaît nu. De l'urine, du sang souillent le plancher, et des crottins forment deux tas répartis à égale distance des portes, et de chaque côté, là où a séjourné plus particulièrement la jument. Pas de sang sur les parois, ni aucun corps saillant. L'insuffisance flagrante de la litière est la remarque capitale qui mérite d'être retenue pour mettre en lumière la cause de l'accident.

« *Examen de la fracture.* — Elle siège au tiers supérieur du canon postérieur gauche. Sur la face externe du canon, on aperçoit une surface dépilée du diamètre à peine d'une pièce de cinquante centimes, correspondant exactement au point précis où l'os a été frappé, centre autour duquel les éclats s'irradient à la manière d'une glace atteinte par un projectile. La peau, fendue dans le sens de la longueur, met à découvert des infiltrations sanguines, principalement au niveau de la dépilation, centre du traumatisme. Des esquilles de formes variables, prennent là leur point de départ : l'une en particulier, a une forme arrondie ; l'autre, a une forme allongée, et piquante qui a contribué à perforer la peau, et à déterminer l'hémorragie dont nous avons relevé les traces sur plusieurs points du parquet du wagon.

« *Cause de l'accident.* — La jument, embarquée le 23 à 10 heures, expédiée au tarif général G. V., a été laissée en liberté dans la vachère. Partie à 13 h. 38' le 23, elle est arrivée à 0 h. 24 le 24, dans les délais réglementaires.

« A part sa fracture, pas un poil ne lui manquait.

« Faut-il faire grief à l'expéditeur d'avoir laissé la jument en liberté dans la vachère ? Certainement non; car il est d'observation courante, que le cheval en liberté a la sensation de son propre équilibre, et qu'il

est bien mieux placé dans cette situation pour parer un coup de frein, ou de démarrage trop brutal. Seulement, pour mettre tous les atouts dans son jeu, il faut faire en sorte de lui éviter les glissades, en mettant sous ses sabots, une épaisse litière à travers laquelle passera l'urine, et qui consolidera son équilibre au maximum, qui servira de matelas pour amortir une chute toujours possible et qui, enfin, lui permettrait facilement de se relever, s'il venait à tomber. Au lieu de celà, qu'avons-nous constaté ? Une litière insignifiante, laissant le parquet nu, par endroits, rendu glissant par l'urine, le sang et les crottins. Ce sont les meilleures conditions, pourrait-on dire, pour faciliter les glissades, les chutes, et pour empêcher un cheval tombé, de se relever. Ajoutez à celà, que la jument était ferrée des quatre pieds, et le fer sur les planches mouillées, n'est pas précisément réputé comme antidérapant.

« A mon avis, c'est ce manque de litière ou sa complète insuffisance qui est la cause de l'accident, et comme c'est à l'expéditeur qu'incombe le soin de fournir la litière, c'est une faute qui lui est entièrement imputable.

« Comme d'autre part, la faute de l'expéditeur est assimilable au vice propre, aux termes des arrêts de la Cour de Cassation (Req. 5 mars 1909, Civ. 22 déc. 1913) et que c'est au transporteur à administrer la preuve du vice propre de la marchandise vivante qui nous occupe, aux termes de la loi Rabier du 17 mars 1905, la Compagnie me semble particulièrement bien placée, dans l'espèce, pour apporter cette preuve. En effet, la relation de cause à effet qui existe entre le parquet glissant, à peu près dépourvu de paille, et la fracture saute aux yeux, soit qu'une félure du canon ait précédé l'embarquement (hypothèse parfaitement admissible, si l'on s'en rapporte à la dépilation que j'ai signalée qui peut avoir été provoquée par un traumatisme quelconque) soit qu'elle ait glissé sur les planches humides, comme elle aurait pu le faire dans son boxe, sans qu'il soit besoin de faire intervenir

coups de frein ou de démarrage, ou choc de manœuvre.

« Ce qu'il y a de certain, c'est que la jument est tombée d'une façon malheureuse, qu'elle a fait de violents efforts pour se relever, et que c'est dans ses tentatives, rendues vaines par le sol glissant, qu'elle a heurté les planches nues et dures des parois et du parquet, provoquant ainsi la fracture d'un os long comme le canon, d'autant plus vulnérable, qu'il n'est protégé par aucun muscle, mais seulement par l'épaisseur de la peau. »

*
**

II. — Nombre des animaux à charger dans un wagon. Entassement.

La jurisprudence qui semble prévaloir actuellement, considère l'excès de nombre, comme une faute de l'expéditeur.

En ce sens, nous rapporterons à titre documentaire :

a) Un jugement du Tribual de Commerce de la Seine, du 16 avril 1913, dont ci-après, un extrait :

« Constitue une faute grave de l'expéditeur : l'entassement des animaux dans un seul wagon, comme aussi le non accompagnement de ceux-ci sur une partie du trajet, et le défaut de surveillance qui en résulte.

« Si, aux termes de l'article 103 du Code de Commerce, modifié par la loi du 17 mars 1905, le transporteur, quel que soit le tarif revendiqué, est responsable des pertes ou avaries survenues au cours du transport, cette responsabilité doit cesser quand il est établi que la perte ou l'avarie est due à une faute de l'expéditeur.

« L'expéditeur a commis une faute grave, en chargeant dans un seul wagon 16 vaches, occasionnant leur entassement, et les empêchant de se lever au cas où elles se coucheraient.

« D'autre part, il a commis une faute en n'employant pas de Vire à Mezidon, le permis délivré par la Compagnie à l'usage auquel il était destiné, et en faisant voyager seuls les bestiaux qui, jusqu'à cette

gare de Mezidon, ont été privés de soins et de surveillance.

« Dès lors, qu'aucune faute ne peut être reprochée à la Compagnie du Nord : que Collet ne saurait s'en prendre qu'à lui-même ou à son expéditeur, des conséquences de son imprévoyance.

« Il échet, en conséquence, de repousser la demande, en la déclarant mal fondée. »

b) Un jugement du Tribunal Civil de Chateau-Thierry (jugeant commercialement) du 11 juin 1923, relatif au transport de 17 vaches maigres de Sable (Sarthe), à Fere-en-Tardenois (Aisne) parmi lesquelles trois ont été trouvées mortes à l'arrivée.

« Attendu que le tarif appliqué ne fixe pas le nombre des animaux que peut contenir un wagon, et laisse aux expéditeurs la faculté d'y introduire à leurs risques et périls, et en ne prenant conseil que de leur propre expérience, autant de têtes de bétail qu'ils le jugent convenables, que, sans avoir à rechercher en l'espèce, si le wagon mis à la disposition de Dudanet avait la superficie suffisante pour permettre de loger la quantité de bêtes qu'il lui a plu d'y caser, le Tribunal n'a qu'à retenir cette circonstance que le chargement a été effectué par les soins de l'expéditeur, et que la Compagnie des chemins de fer de l'Etat y est demeurée étrangère. »

c) Un jugement du Tribunal de Commerce d'Avesnes, du 11 décembre 1913.

« La responsabilité d'une Compagnie ne saurait être engagée par suite de la mort d'un animal survenue au cours du transport, lorsque cette mort, suivant expertise est due à l'entassement des animaux dans le wagon. »

De nombreux jugements on admis que l'expéditeur engage sa responsabilité s'il y a entassement d'un nombre excessif d'animaux dans un espace restreint, entraînant des chutes sans pouvoir se relever : Tribunaux de Commerce de Rouen, 11 juin 1906 ; Nantes, 11 août 1906 ; Bar-sur-Aube, 8 juillet 1906 ; Tribunal

Civil d'Aubusson, décembre 1910 ; Cour d'Appel de Bordeaux, 23 février 1911, etc...

Mais le chemin de fer est tenu, comme toujours, de faire la preuve de l'excès de nombre et, pour être dégagé de la responsabilité des avaries, de prouver que telle a bien été leur cause. C'est l'expert, en définitive, qui doit juger, d'après les explications de la Compagnie, si l'excès de nombre a été la cause véritable et unique des avaries.

Pour clore ce paragraphe relatif au « fait ou faute de l'expéditeur » et à titre de curiosité, nous citerons, dans sa totalité, un arrêt de la Cour d'Appel de Paris, condamnant le Syndicat des Chemins de fer de Ceinture alors qu'il y avait faute flagrante de l'expéditeur : défaut d'accompagnement et surcharge du véhicule. Cette décision déconcertante a été entraînée par la confusion des instruments de mesure : les tribunaux faisant état du poids des bœufs alors que le tarif ne tient compte que de leur taille. « La Justice a recours à la bascule là où le transporteur applique la toise ». Or dans l'affaire présente il y avait bel et bien excès de nombre en calculant la superficie d'après le nombre et la taille des bœufs.

« La Cour, après en avoir délibéré conformément à la loi ; statuant sur l'appel interjeté par le Syndicat des Chemins de fer de ceinture d'un jugement rendu par le Tribunal de Commerce de la Seine, le 13 mai 1931 ;

« Considérant qu'il est constant qu'à la date du 2 mai 1930, le sieur L... a expédié en grande vitesse et en port dû, de la garde de B... à l'adresse de C... en gare de Paris-Bestiaux, un wagon chargé de dix bœufs;

« Qu'à l'arrivée, le 5 mai, il fut constaté que l'un des bœufs était mort, et qu'un autre avait la jambe brisée;

« Qu'il fut alors procédé, à la requête du Syndicat des Chemins de Fer de ceinture, à l'expertise prévue par l'article 106 du Code de Commerce ; Considérant que l'expert, désigné par M. le Président du Tribunal de Commerce de la Seine, après avoir le jour même où l'ordonnance a été rendue, examiné le wagon dans lequel les bovidés ont été transportés et mesuré la su-

perficie de ce wagon, a, le lendemain, pratiqué l'autopsie de l'animal trouvé mort dans le wagon ;

« Considérant que dans son rapport l'expert a constaté que :

« 1° Sur le wagon il n'existait aucune trace de choc;

« 2° Le bœuf mort en cours de route portait des traces de piétinement sur le tibia et les lésions révélées par l'autopsie démontraient manifestement que la mort a été causée par asphyxie ; le bœuf était de forte corpulence, et pesait environ 900 kgs ;

« 3° La superficie du wagon était de 17 m² 38 ;

« Considérant que, de ces constatations, l'expert a tiré cette conclusion, à savoir que la véritable et unique cause de l'accident était l'entassement d'un trop grand nombre d'animaux dans un wagon trop étroit et que le chargement de 10 bœufs de forte corpulence dans un wagon dont la superficie n'était que de 17 m² 38, constituait une grave imprudence dont seul l'expéditeur devait être tenu pour responsable ;

« Qu'ainsi donc, de l'avis de l'expert, c'est la surcharge du wagon qui est la cause de la mort de l'un des bœufs et des blessures de l'autre ;

« Considérant que le tarif appliqué pour le transport des animaux dont il s'agit est le tarif spécial G. V. n° 1 et commun n° 101 ; que de l'article 3 de ce tarif, il résulte que les expéditeurs ont la faculté de charger dans un wagon autant d'animaux qu'ils le jugent convenable mais qu'ils ne peuvent exercer cette faculté qu'autant qu'il ne peut en résulter aucun dommage pour les animaux et, en tout cas, à leurs risques et périls ;

« Qu'il s'agit donc de rechercher si on est en droit de reprocher à l'expéditeur d'avoir commis l'imprudence de surcharger le wagon ;

« Considérant que s'il était établi que le lot de bovidés était composé d'animaux d'une corpulence et d'un poids semblables à ceux constatés chez le bœuf autopsié, il serait évident qu'il y aurait eu surcharge, puisque le tarif susvisé prévoit, pour un chargement de 11 bœufs un wagon de 20 m² de superficie, alors que le

wagon expédié de B... ne mesurait que 17 m² 38 et contenait 10 bœufs qualifiés d'énormes par l'expert.

« Que les 10 énormes bœufs ne pouvaient, en effet, sans risque voyager dans un wagon de dimension inférieure à celle prévue pour le transport de 11 bœufs de taille moyenne ;

« Mais considérant que la preuve de la surcharge n'est en aucune façon rapportée ;

« Qu'il n'est pas démontré que les 9 bœufs survivants aient été de la même dimension que celui qui a été trouvé mort ; qu'il eût fallu pour que le poids de ces bœufs pût être contradictoirement constaté que l'expert procédât lui-même au pesage de chacune de ces bêtes ;

« Que cependant il n'a pu le faire puisque, dès avant l'ouverture de l'expertise, les bœufs avaient été déchargés et transportés à l'abattoir, qu'il n'a même pas pu peser le bœuf devenu boiteux, lequel avant que l'expert n'ait pu arriver à l'échaudoir où l'animal avait été transporté en voiture, avait été abattu, dépecé et vendu par morceaux à la criée ;

« Que dans ces conditions il est manifeste que l'expert n'a pu voir lui-même aucun des bœufs complétant le lot transporté ni se rendre compte de leur taille, et que dès lors, si, dans son rapport, il a constamment tablé sur la forte corpulence des bœufs, il n'a certainement pu le faire qu'au moyen de renseignements qui lui ont été fournis par les agents de la gare de Paris-Bestiaux ;

« Que cette documentation est insuffisante et ne peut, juridiquement, constituer la preuve de la faute reprochée à l'expéditeur à savoir la surcharge du wagon.

« Considérant d'autre part, que la Compagnie appelante fait grief à l'expéditeur de ne pas avoir fait accompagner les animaux par un toucheur ;

« Mais considérant qu'en l'espèce le grief ne peut être retenu ;

« Que, s'il est vrai que le tarif G. V. 101 dont il a été ci-dessus parlé, prévoit la possibilité de délivrer des permis de circulation dans le but d'assurer l'ali-

mentation des animaux durant le transport, le tarif ne fait aucune obligation à l'expéditeur d'accompagner ou de faire accompagner les animaux et par suite ne peut avoir pour effet par son article 6, de substituer la surveillance de l'expéditeur à celle que le chemin de fer doit exercer sur la marchandise à lui confiée ;

« Qu'il eût fallu, pour qu'il puisse être imputé faute à l'expéditeur de n'avoir pas fait accompagner les animaux, que l'accident fût dû à ce fait que lesdits animaux ont, en cours de route, manqué des soins nécessaires ou de nourriture ;

« Or, considérant que ce n'est pas par défaut de soin ou par manque de nourriture que l'accident s'est produit ; qu'il n'y a donc pas de relation de cause à effet entre l'absence d'un accompagnateur et l'accident ;

« Considérant enfin qu'il n'est pas justifié que les animaux n'aient pas été attachés ;

« Que ce troisième grief, sur lequel d'ailleurs la Compagnie appelante ne paraît pas insister ne peut donc être retenu ;

« Qu'ainsi donc, et de tout ce qui précède, il résulte que la faute de l'expéditeur n'est pas démontrée et que dès lors le transporteur ne peut être exonéré de sa responsabilité contractuelle ;

« Qu'il s'ensuit que le jugement attaqué doit être confirmé ;

« Par ces motifs :

« Reçoit le Syndicat des Chemins de Fer de Ceinture en son appel ;

« Confirme purement et simplement le jugement entrepris dans toutes ses dispositions ;

« Et condamne le Syndicat des Chemins de fer de Ceinture à l'amende et aux entiers dépens d'appel. »

En conclusion de ce chapitre relatif à la responsabilité en cas de perte ou de détérioration des animaux, il nous faut insister sur le fait que, si le chemin de fer n'est pas responsable de la force majeure, du cas fortuit, du vice propre de la chose, ni de la faute de l'expéditeur, il lui faut faire la preuve que les pertes

ou avaries sont effectivement résultées de l'un de ces cas.

« Lorsque, pour échapper à la responsabilité qui lui incombe, le voiturier allègue un cas fortuit ou de force majeure, le vice propre de la chose transportée, la faute de l'expéditeur, il doit donc en faire nettement la preuve en établissant que la perte ou l'avarie n'a pas eu d'autre cause. » (Cass. civ., 6 janvier 1892).

Il y a là, tout simplement, application pure et simple des principes du droit commun. En effet, d'après les articles 1147, 1302, 1315, alinéa 2, du Code Civil, c'est au débiteur qui prétend être libéré à prouver la cause de sa libération.

MM. Lyon-Caen et Renault, dans leur Manuel de Droit Commercial, écrivent à ce sujet : « Il résulte de « là que le voiturier, est responsable, non seulement « quand sa faute est certaine, mais encore toutes les « fois qu'on ne parvient pas à découvrir et à prouver « la cause de la perte ou de l'avarie ».

Il ne suffit pas de produire des allégations quelconques basées sur des présomptions ou des hypothèses, mêmes vraisemblables. La preuve doit être positive. C'est, en définitive, aux juges qu'il appartient d'apprécier les preuves apportées devant eux.

Risques du transport

Lorsque la Compagnie n'est pas responsable, c'est-à-dire lorsqu'elle fait la preuve du cas fortuit, du cas de force majeure ou du vice-propre de la chose, est-ce l'expéditeur ou le destinataire qui supporte les pertes ou avaries ?

D'après l'article 100 du Code de Commerce, les marchandises voyagent, sauf convention contraire, « aux « risques et périls de celui à qui elles appartiennent, « sauf son recours contre le commissionnaire ou le « voiturier chargés du transport ».

« Res perit Domino » : les risques sont donc pour le propriétaire des animaux.

Le destinataire, le plus souvent, a effectué l'achat de ses animaux avant l'expédition : c'est donc lui le propriétaire, les risques du transport sont pour lui.

Si le destinataire entend laisser au vendeur, l'expéditeur en l'espèce, les risques, il doit le stipuler par convention : il pourra par exemple convenir que la marchandise lui est vendue livrable à domicile, ou à la gare desservant le lieu de destination.

III. — Responsabilité en cas de retard a la livraison

1° *Etude des délais de transport*

a) *Mode de calcul du délai :*

Le délai de transport est uniquement fonction de la distance. Il est calculé par l'itinéraire de taxation des envois à raison d'un jour par fraction indivisible de 300 kilomètres.

Le délai obtenu est dit délai de gare à gare.

b) *Point de départ du délai :*

Ce délai prend cours à 0 heure le jour qui suit celui de la remise de la marchandise au transport. Exceptionnellement pour les transports à une distance n'excédant pas 100 kilomètres et de ceux effectués au départ des gares désignées aux tableaux de la marche des trains, le point de départ du délai est fixé à midi, lorsque les expéditions ont été remises dans la matinée.

L'heure de remise est celle à laquelle le préposé à la reconnaissance accepte l'envoi en visant la déclaration d'expédition.

Les gares doivent s'efforcer de faire inscrire cette heure par l'expéditeur ; en cas de refus, elles l'inscrivent elles-mêmes.

Exemples :

Envois remis dans une gare ouverte de 7 heures à 12 heures et de 14 heures à 18 heures.

JOUR ET HEURE DE REMISE	POINT DE DEPART DU DELAI	
	DISTANCE N'EXCÉDANT PAS 100 KM.	DISTANCE SUPÉRIEURE A 100 KM.
Jour A à 11 h. 30	Jour A à midi	Jour A à minuit
Jour A à 15 h.	Jour A à minuit	Jour A à minuit
Jour A à 18 h. 30	Jour B à midi	Jour B à minuit

2° *Retards*

Le transporteur doit donc livrer la marchandise à lui confiée dans un certain délai et sa responsabilité est engagée toutes les fois que le délai de transport a été dépassé, à condition que ce retard ait causé un préjudice direct aux ayants droit. Ceci résulte de l'application des articles 97 et 104 du Code de Commerce et de l'article 1.147 du Code Civil.

Article 97. *C. Com. :*

« Il est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé dans la lettre de voiture, hors les cas de force majeure légalement constatés ».

Article 104. *C. Com. :*

« Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le délai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard. »

Article 1.147. *C. Civ. :*

« Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paie-

ment des dommages-intérêts ...à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée ».

A. — *Cas prévus d'exonération*

D'après les articles cités ci-dessus, les seuls cas d'exonération prévus sont donc bien établis :

a) la force majeure et, par conséquent, le cas fortuit. (Code de Commerce, 97 et 104) ;

b) le cas où le retard reproché au voiturier provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. (Code Civil, art. 1.147).

B. — *Conditions pour que le retard donne lieu à indemnité*

Il ne suffit pas d'un simple retard dans la livraison pour donner lieu à indemnité : il faut qu'il y ait eu préjudice direct causé au destinataire.

Un arrêt de la Cour de Cassation, en date du 20 octobre 1904, dit à ce sujet : « Le simple retard dans le « transport ne saurait, indépendamment de tout pré« judice constaté par le juge, justifier une condamna« tion à des dommages et intérêts contre le transpor« teur et spécialement contre une Compagnie de che« min de fer. »

On peut citer comme causes de préjudice certain :

— Le tarrissement de la sécrétion lactée ;

— La fourbure aigüe ;

— L'impossibilité de tenir ses engagements : rupture d'un marché faute de livraison de l'animal ;

— L'impossibilité de faire courir un cheval engagé dans une course, de présenter un animal dans un concours ;

— L'impossibilité de vendre l'animal à un certain prix, les prix ayant baissé depuis le moment où l'animal aurait dû être livré ;

— L'obligation de se procurer des animaux à des prix plus élevés ; etc...

Il faut ajouter une autre condition, d'ordre procé-

durier celle-là : c'est que le transporteur ait été mis en demeure de livrer (Cour de Cas., 13 avril 1923). Cette mise en demeure peut être faite soit par inscription sur le registre des réclamations, soit par lettre recommandée, soit par exploit d'huissier. Mais il est toujours prudent, après avoir consigné le fait sur le registre des réclamations, d'adresser au chef de gare une mise en demeure de livrer les animaux, par lettre recommandée ou par ministère d'huissier. En effet, l'article 1146 du Code Civil dit que :

« Les dommages-intérêts ne sont dus que lorsque le débiteur est en demeure de remplir sont obligation. »

Du moment où il y a préjudice dû au retard dans la livraison de la marchandise, il faut établir quelle sera la réparation. L'article 1.149 du Code Civil dit à ce sujet : « Les dommages et intérêts dus au créancier sont, en général, de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé ».

Le destinataire doit donc faire la preuve du préjudice qu'il a pu supporter. C'est toujours au déclarant à établir l'existence du retard qu'il allègue, à justifier le préjudice qui lui a été causé (Cass. Civ. 18 juillet 1876, 20 juin 1882, 10 juin 1884, 11 février 1885, 2 février 1887).

De plus selon l'article 1.150 du Code Civil : « Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts, qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est pas par son dol que l'obligation n'est point exécutée ».

En résumé, pour que le retard donne lieu à indemnité, il faut :

1° que le retard soit imputable à la Compagnie ;

2° que le retard ait causé un préjudice certain au réclamant ;

3° que le préjudice causé ait été ou pu être prévu lors de la formation du contrat ;

4° que la Compagnie ait été mise en demeure de livrer la marchandise.

L'action en dommages-intérêts est alors intentée, soit devant la Juridiction civile, soit devant le Tribunal de Commerce, selon la procédure de droit commun.

TROISIEME PARTIE

PROCEDURE

I. — Réception des animaux

Article 105 *du Code de Commerce modifié par la loi du* 11 *avril* 1888.

« *La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si, dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent cette réception et ce paiement, le destinataire n'a pas notifier au voiturier, par acte extra-judiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée.*

« *Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux.* »

L'acceptation pure et simple des animaux, sans aucune réserve, entraîne la présomption que le transporteur remet au destinataire ses animaux en bon état.

Le destinataire doit donc s'assurer, avant de prendre livraison de ses animaux, qu'ils ne sont ni blessés, ni meurtris.

Constatation des avaries avant la livraison.

Si le destinataire constate qu'il manque des animaux ou que certains sont morts ou blessés, il doit faire appeler le chef de gare et lui faire constater les irrégularités.

Si le chef de gare accepte la responsabilité des manquants ou des avaries, le destinataire devra exiger qu'il en fasse mention sur le récépissé : « Sous réserve de... (avaries ou manquants) ... » et qu'il appose sa signature.

En outre, ces réserves seront renouvelées par lettre recommandée dans les trois jours qui suivent la réception.

Si le chef de gare refuse de porter les réserves sur le récépissé et discute la responsabilité, le destinataire doit refuser de prendre livraison et adresser sa protestation motivée par lettre recommandée. Une des deux parties (destinataire ou chef de gare) doit alors provoquer une expertise par présentation de requête soit au Président du Tribunal de Commerce de son arrondissement ou à défaut au Juge de Paix du canton.

Constatation des avaries après la livraison.

Si le destinataire proteste après avoir pris livraison, les rôles se trouvent inversés et il doit alors faire la preuve que les animaux ont été avariés alors qu'ils se trouvaient encore sous la garde juridique du transporteur. Dans ce cas il doit mettre la Compagnie en demeure d'envoyer un agent pour constater l'avarie : ceci dans un délai de trois jours après réception des animaux soit par lettre recommandée ou mieux par exploit d'huissier. Si le chef de gare ne tient pas compte de cette demande ou s'il discute la responsabilité, le réclamant devra faire procéder à une expertise en présentant une requête aux fins de nommer un ou plusieurs experts chargés de rechercher les causes de la perte ou de l'avarie, et dire si elles sont antérieures ou postérieures à la livraison.

Pour illustrer ce chapitre relatif à la réception des animaux et les formalités prévues par l'article 105 du Code de Commerce nous citerons un jugement du Tribunal de Commerce de la Seine.

***

Jugement du Tribunal de Commerce de la Seine (Ch. des Vacations), du 6 juillet 1922

(Gachon contre : 1° Compagnie P.L.M. ; 2° Renaud et Ragot)

Animaux morts en cours de route. — Faute du chemin de fer. — Réserves tardives ; forclusion. — Responsabilité du destinataire.

« Le Tribunal,

« Après en avoir délibéré conformément à la loi ;

« Attendu que Gachon expose que, le 24 juin 1921, suivant récépissé n° 463, il a expédié d'Ambert (P.L.M.) à l'adresse de la Maison Marteau - Renaud, Renaud & Ragot, successeurs, un wagon de porcs qui était à livrer à ces derniers à la gare de Paris-Bestiaux-Ceinture ;

« Que 7 porcs sont morts en cours de transport par la faute de la Compagnie du P.L.M. ;

« Que d'autre part, Renaud & Ragot n'ont pas fait de réserves à la réception des animaux en gares ;

« Que c'est dans ces conditions qu'il demande à la Compagnie P.L.M. et à Renaud & Ragot le paiement de la somme de 5.000 francs à titre de dommages-intérêts ;

« En ce qui touche la Compagnie P.L.M. ;

« Attendu qu'il ressort des débats et des documents soumis que 7 porcs sont morts à leur déchargement en gare ; que Renaud & Ragot n'ont pris des réserves vis-à-vis de la Compagnie, par lettre recommandée, que le 29 juin 1921, après avoir pris livraison le 25 juin et que la Compagnie P.L.M. n'avait pas accepté ces réserves tardives comme elle était en droit de le faire ; que le transport doit donc être réputé à son égard comme ayant été régulièrement effectué ;

« Qu'il convient de mettre la Compagnie P.L.M. hors de cause ;

« En ce qui touche Renaud & Ragot :

« Attendu qu'il ressort des débats et des documents soumis que Renaud & Ragot, destinataires, étaient les mandataires de l'expéditeur pour la réception des animauux à leur arrivée en gare de Paris-Bestiaux ;

« Attendu qu'ainsi qu'il vient d'être dit ci-dessus, ils n'ont pas fait les réservss nécessaires à l'arrivée des animaux et ont perdu leurs recours contre la Compagnie P.L.M. qui était cependant responsable, la mort étant due au transbordement des animaux fait dans de mauvaises conditions par la Compagnie P.L.M. ;

« Attendu qu'ils ont ainsi commis une faute, dans l'exercice du mandat qui leur était confié, dont ils doivent réparation à Gachon ;

« Et attendu que, tenant compte de la valeur des 7 porcs, du trouble commercial et des frais de transport inutilement déboursés, le Tribunal possède les éléments d'appréciation suffisants pour fixer l'importance du préjudice subi par le demandeur et par la faute de Renaud & Ragot, à la somme de 3.000 francs ;

« Attendu qu'il convient de condamner Renaud & Ragot au paiement de cette somme à concurrence de laquelle la demande doit être accueillie ;

« Par ces motifs :

« Le Tribunal, jugeant en premier ressort ;

« Statuant à l'égard de la Compagnie P.L.M. ;

« Déclare Gachon non recevable en sa demande, l'en déboute ;

« Et le condamne par les voies de droit aux dépens de cette instance ;

« Statuant à l'égard de Renaud & Ragot ;

« Condamne Renaud & Ragot, par les voies de droit, à payer à Gachon la somme de 3.000 francs, à titre de dommages-intérêts ;

« Déclare Gachon mal fondé en le surplus de sa demande, l'en déboute ;

« Et condamne Renaud & Ragot aux dépens. »

Ainsi donc, alors que la responsabilité du chemin de fer était certaine, l'expéditeur, forclos par suite de la livraison acceptée sans réserve et sans que les formalités prévues par l'article 105 du Code de Commerce aient été observées, s'est retourné contre le destinataire, qui n'avait pas rempli ces formalités, et a obtenu la condamnation de ceui-ci.

II. — Expertises

1° *Expertise amiable*

En général, la S.N.C.F. est libérale et préfère arranger à l'amiable les affaires litigieuses. Aussi l'expertise amiable est-elle la plus fréquente.

Elle peut se faire par une seule personne ou quelquefois par deux experts choisis, l'un par le destinataire, l'autre par le chef de gare ou le Bureau des litiges.

Les experts doivent faire rédiger un compromis où les parties déclarent que voulant éviter les frais et délais de procédure, elles acceptent comme expert Monsieur X... auquel elles donnent mandat de procéder sans aucune formalité judiciaire et sans prestation de serment préalable à l'expertise, et s'engagent à s'en rapporter à sa décision.

Mais parfois la conciliation est impossible, la responsabilité est mal établie, les prétentions de chaque partie paraissent exagérées l'une à l'autre. L'affaire doit être tranchée par la voie judiciaire.

2° *Expertise judiciaire*

Elle est prévue par l'article 106 du Code de Commerce, modifiée par la loi du 12 février 1927 :

« *Article* 106 (ancien). — En cas de refus ou de contestation pour la réception des objets transportés, leur état est vérifié et constaté par des experts nommés par le Président du Tribunal de Commerce, ou, à son défaut, par le Juge de Paix, et par ordonnance au pied d'une requête. Le dépôt ou séquestre, et ensuite le transport dans un dépôt public, peut être ordonné.

« La vente peut en être ordonnée en faveur du voiturier jusqu'à concurrence du prix de la voiture. »

Loi du 12 *février* 1927

Ayant pour but de modifier et de compléter l'article 106 du Code de Commerce, relatif à la constatation de l'état des objets transportés en cas de contestation ou de refus à l'arrivée.

Article unique. — L'article 106 du Code de Commerce est modifié comme suit :

« En cas de refus des objets transportés ou présentés pour être transportés, ou de contestation de quelque nature qu'elle soit, sur la formation ou l'exécution du contrat de transport ou à raison d'un incident survenu au cours même et à l'occasion du transport — l'état des objets transportés ou présentés pour être transportés, et en tant que de besoin, leur conditionnement, leur poids, leur nature, etc..., sont vérifiés et constatés par un ou plusieurs experts nommés par le président du Tribunal de Commerce, ou, à son défaut, par le Juge de Paix, et par ordonnance au pied d'une requête.

« Le requérant est tenu, sous sa responsabilité, d'appeler à cette expertise, même par simple lettre recommandée ou par télégramme, toutes les parties susceptibles d'être mises en cause, notamment l'expéditeur, le destinataire, le voiturier et le commissionnaire, et les experts doivent prêter serment, sans formalité d'audience, devant le Juge qui les aura commis ou devant le Juge de paix du canton où ils procèderont ; toutefois, en cas d'urgence, le juge saisi de la requête pourra dispenser de l'accomplissement de tout ou partie des formalités prévues au présent paragraphe ; mention sera faite de cette dispense dans l'ordonnance. Le dépôt ou séquestre des objets en litige et ensuite leur transport dans un dépôt public peut être ordonné.

« La vente peut en être ordonnée jusqu'à la concurrence des frais de voiture ou autres déjà faits. Le Juge attribuera le produit de la vente à celle des parties qui aura fait l'avance desdits frais. »

En ce qui concerne les animaux l'urgence sera toujours admise par le Juge, soit qu'il s'agisse d'animaux blessés ou atteints de fractures nécessitant leur vente pour la boucherie, soit qu'il s'agisse d'animaux à autopsier.

Les experts prêtent serment, s'ils n'en sont dispensés, convoquent les parties, vont sur les lieux, enquêtent sur les causes présumées de l'accident, interrogent les parties, recherchent les fautes imputables à l'expéditeur, examinent l'état intérieur des wagons, ainsi que l'état

extérieur, l'état des moyens d'attache et des animaux non encore débarqués, le nombre et la position des animaux dans le wagon, la qualité de la litière, etc... Ils pratiquent l'examen clinique complet des animaux blessés. En cas de mort, il font l'autopsie du cadavre en présence des parties. Enfin, ils doivent estimer le dommage et établir la responsabilité. Puis ils rédigeront le rapport d'expertise qui, enregistré, est remis au Greffe du Tribunal de Commerce ou de la Justice de Paix qui les a commis.

Si le demandeur est commerçant seul le Tribunal de Commerce est compétent. Si le demandeur n'est pas commerçant il a le choix entre la juridiction civile et la juridiction consulaire. L'assignation se fait devant le Tribunal de Commerce dans le ressort duquel la livraison est faite et si le destinataire intente son action devant la juridiction civile, soit en Justice de Paix, soit devant le Tribunal Civil, selon leur compétence, le Tribunal compétent est celui de la ville où se trouve une gare importante. C'est le chef de gare qui est cité ou assigné.

CONCLUSION

En manière de conclusion nous citerons une statistique fournie par M. le Docteur Goulay, Vétérinaire à Paris :

« Sur 100 accidents de chemin de fer concernant les animaux ayant donné lieu à l'expertise judiciaire prescrite par l'article 106 du Code de Commerce :

« — 38 sont imputables à *l'excès de nombre.* En raison de la cherté des frais de transport, les expéditeurs ont une tendance marquée et naturelle à entasser le plus grand nombre de têtes dans un wagon pour bénéficier d'une réduction automatique. C'est leur droit. La plupart du temps le voyage s'effectue dans les meilleures conditions. Seulement, quand il y a des accidents, ils ne craignent pas de se retourner contre le transporteur qui n'en peut mais. La relation de cause à effet entre le surnombre et l'accident est, en général, une preuve assez facile à établir par les autopsies ;

« — 26 sont imputables aux *maladies antérieures à l'embarquement :* congestions pulmonaires, intestinales, indigestion d'eau, emphysème, œgagropiles, abcès abdominaux ou autres, infection purulente, misère physiologique, pléthore, vaches ou jument pleines... ;

« — 12 sont imputables à des *chocs ;*

« — 10 sont imputables au *défaut de solidité du matériel,* effondrement de parquets, frises vermoulues, incendie, boutons ou clous saillants, rampes mobiles ou pontons détériorés... ;

« — 8 sont imputables à *un chargement défectueux:*

taureau mis avec des bœufs, vaches et veaux ; cheval entier avec hongres et juments ; insuffisance d'aération, de litière ou d'attache... ;

« — 4 sont imputables à *l'absence de convoyeur,* malgré délivrance du permis de circulation ;

« — 2 sont imputables à des *déraillements ;*

« De sorte que si 24 % des accidents sont imputables au transporteur (12 chocs + 10 défauts de matériel + 2 déraillements), 76 % sont imputables aux vices propres ou fautes et négligences des expéditeurs. En somme le chemin de fer arrive à se décharger de la présomption de faute que la loi du 17 mars 1905, dite loi Rabier, lui impose, en faisant la preuve du vice propre, de la force majeure ou de la faute de l'expéditeur, dans les 3/4 des cas.

« C'est au chemin de fer, en principe, qu'incombe le soin de provoquer l'expertise judiciaire. Il n'y manque pas, 95 fois sur 100. Mais l'expéditeur ou le destinataire peuvent également prendre cette initiative : ils n'y recourent que 5 fois sur 100.

« L'expertise, loin d'entraîner nécessairement une instance judiciaire, se termine 75 fois sur 100 par une transaction amiable. Les exemples de responsabilité partagée en sont la preuve. Si celui dont elle a démontré les torts persiste à porter la contestation en justice, l'affaire a bien des chances de tourner à sa confusion. Si l'on considère le nombre d'accidents par rapport au nombre d'animaux transportés, le pourcentage est infime, moins de 1 pour 10.000, en temps normal.

« Quelles que soient les précautions dont on use, les animaux ont une sensibilité qui les différenciera toujours de la marchandise inerte. Ils déjoueront toutes les mesures prises en leur faveur, réagissant les uns contre les autres ou contre le matériel sous l'influence des bruits de sifflets, de plaques tournantes, des démar-

rages et arrêts, même normaux. Que dire des manœuvres « à la gravité » défendues par les règlements, mais pratiquées quand même dans certaines gares de triage ? Qu'ils soient attachés ou non, maintenus par des agrès ou des bats-flancs capitonnés, les animaux en liberté dans une vachère, sont ceux qui sont le moins exposés aux accidents, ainsi que le démontre l'expérience et, si les convoyeurs utilisaient leur permis de circulation, comme ils le devraient, la mortalité tendrait à tomber aux environs de zéro, à moins de catastrophe, bien entendu. »

Vu : Le Professeur de l'Ecole Vétérinaire rapporteur,

E. DARRASPEN.

Vu : Le Directeur de l'Ecole Vétérinaire,

P. PONS.

Vu : Le Président de la Thèse,

R. DELAS.

Vu : Le Doyen,

CALVET.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER.

Toulouse, le 9 décembre 1947.

Le Recteur,
Président du Conseil de l'Université,

DOTTIN.

BIBLIOGRAPHIE

BRION. — Précis de Jurisprudence vétérinaire.

COCU. — In. Recueil de Médecine Vétérinaire, 1930.

COZETTE P. — Manuel Juridique du Transport des animaux vivants.

In. Recueil de Médecine Vétérinaire, 1909, 1910, 1926, 1927.

In. Société centrale de médecine vétérinaire, 1908.

DARRASPEN. — Cours magistral de Jurisprudence vétérinaire et de Médecine légale, 1946-1947.

GALLIER A. — In. Recueil de Médecine Vétérinaire, 1908, 1902, 1911.

GALTIER. — In. Recueil de Médecine Vétérinaire, 1903.

In. Journal de Médecine Vétérinaire et de Zootechnie de Lyon, 1903.

GOULAY. — In. Recueil de Médecine Vétérinaire, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1936.

GUILLOUARD. — In Recueil de Médecine Vétérinaire, 1925.

LYON - CAEN ET RENAULT. — Manuel de droit commercial, 13e édition (Paris, 1922).

SOCIÉTÉ VÉTÉRINAIRE PRATIQUE (BULLETIN), 1906, 1908, 1922, 1932, 1941.

PRESSE VÉTÉRINAIRE, 1902, 1907,

TABLE DES MATIERES

PAGES

Introduction 13

Première Partie. — Tarifs de la S.N.C.F. 17
Rappel des anciens tarifs 17
Tarif n° 1 18
Conditions d'application 20

Deuxième partie. — Etude de la responsabilité du chemin de fer 32

I. — Généralités sur la responsabilité 32

II. — Responsabilité en cas de perte ou de détérioration des animaux 33
1° Force majeure et cas fortuit 35
2° Vice propre de la chose 37
3° Fait ou faute de l'expéditeur 45
4° Risques du transport 54

III. — Responsabilité en cas de retard à la livraison 55
1° Etude des délais de transport 55
2° Retards 56

Troisième partie. — Procédure 59

I. — Réception des animaux 59

II. — Expertises 63

Conclusion 67

Bibliographie 71